# DE MONTREAL A VICTORIA

PAR

## LE TRANSCONTINENTAL CANADIEN

---

## CONFERENCE

FAITE PAR

M. HONORÉ BEAUGRAND

ANCIEN MAIRE DE MONTREAL

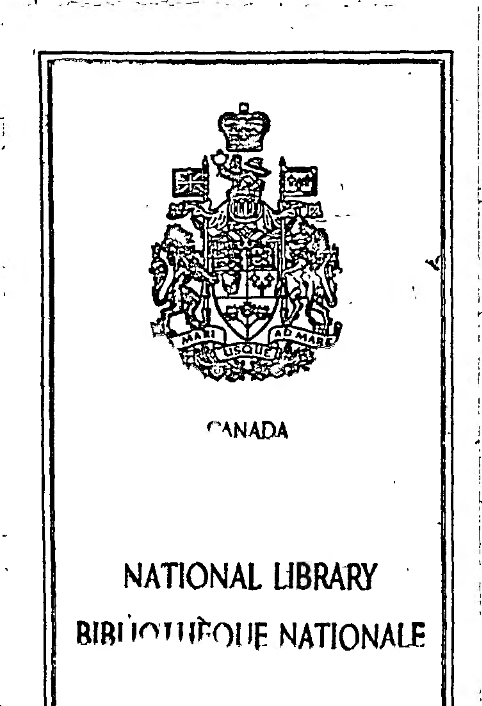
DEVANT LA

CHAMBRE DE COMMERCE

DU DISTRICT DE MONTRÉAL

---

MONTRÉAL, 23 MARS, 1887.


MARI USQUE AD MARE
CANADA
NATIONAL LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE NATIONALE

Hommage affectueux de l'auteur

75

Poel S77

H Beaugrand

DE

# MONTREAL A VICTORIA

PAR L. H. Masson

## LE TRANSCONTINENTAL CANADIEN

---

CONFERENCE

FAITE PAR

M. HONORÉ BEAUGRAND

(MAIRE DE MONTREAL)

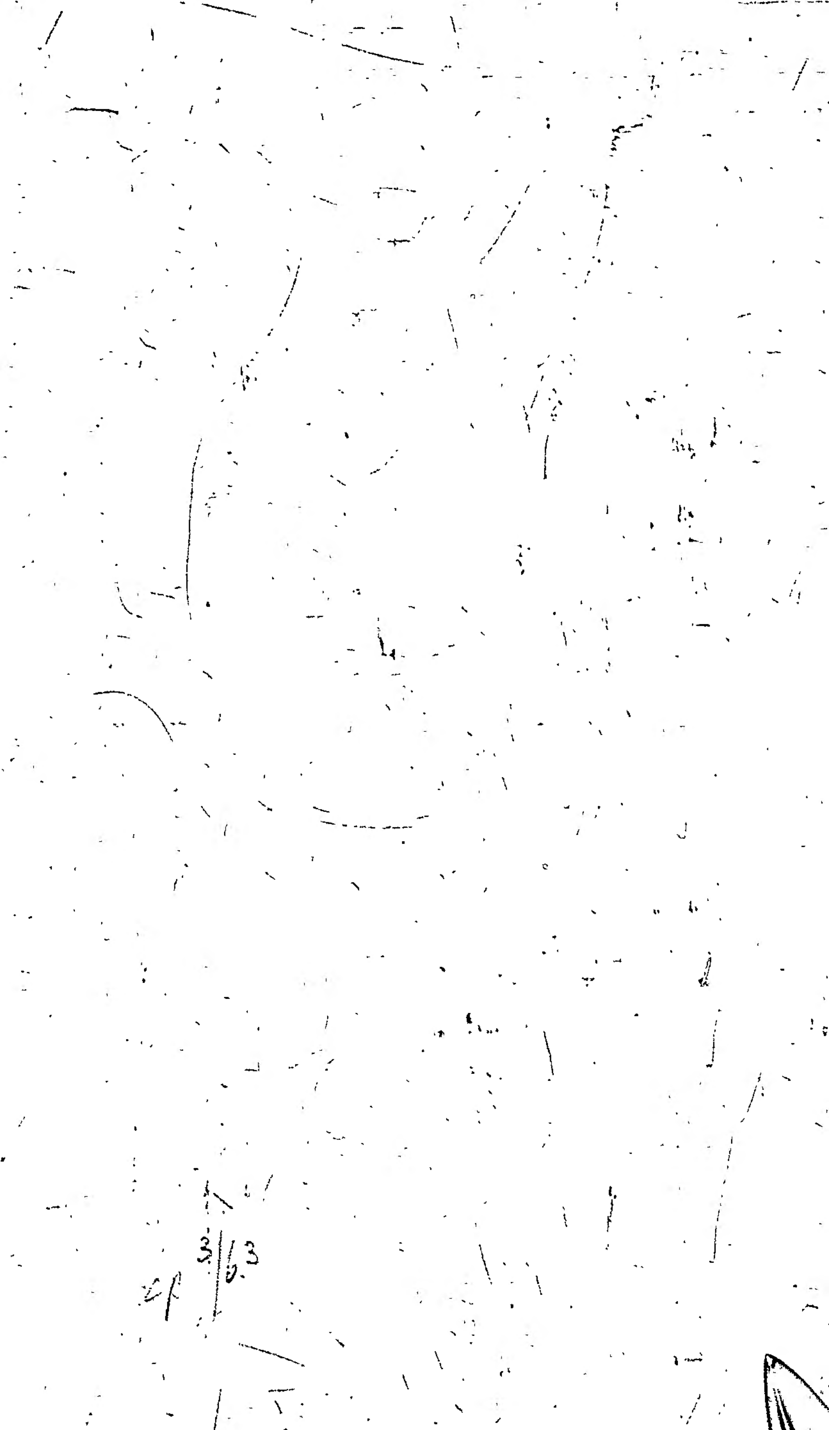
DEVANT LA

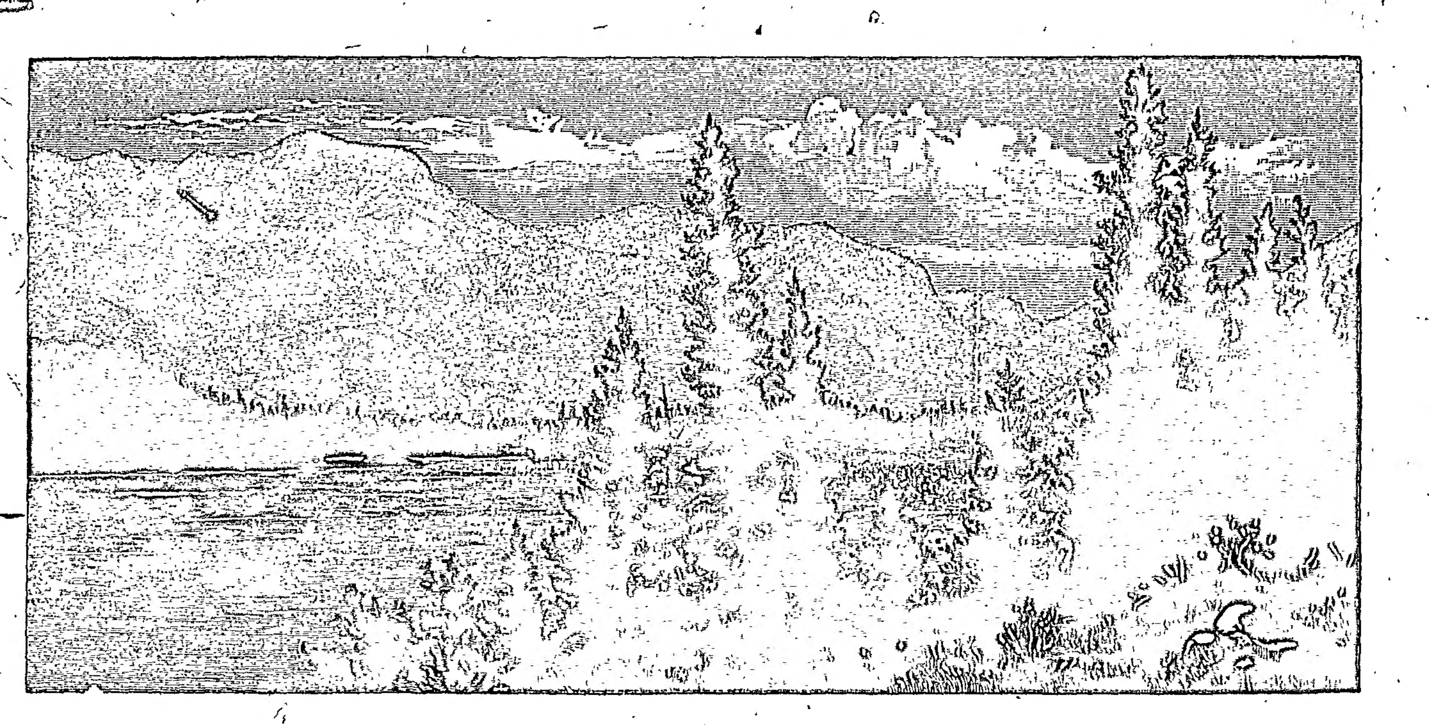
CHAMBRE DE COMMERCE

DU DISTRICT DE MONTRÉAL

---

MONTRÉAL, 23 MARS, 1887.





SUR LA RIVIÈRE DES ARCS. — PRÈS DES MONTAGNES ROCHEUSES

# DE MONTREAL A VICTORIA

—PAR LE—

# PACIFIQUE CANADIEN.

Mon intention n'est pas de discuter ici la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien qui est aujourd'hui un fait accompli. La question a été traitée, dans le temps, par la presse des deux partis politiques, et nous n'avons plus maintenant qu'à nous occuper du présent et de l'avenir d'une entreprise que tout le monde s'accorde à considérer comme ayant un caractère national.

Je désire tout simplement raconter ce que j'ai vu, et constater les impressions qui me sont restées d'un voyage de trois semaines entre Montréal et Victoria, en m'arrêtant à Winnipeg, Banff, Donald, Port-Moody, New-Westminster et Vancouver.

Je n'ai pas non plus l'intention de répéter ici des chiffres et des statistiques que le public a pu voir dans les journaux, ou rencontrer en parcourant les documents parlementaires ; ou bien encore en se renseignant aux bulletins officiels que la compagnie du Pacifique publie périodiquement pour l'usage des voyageurs, des négociants et des fabricants qui s'intéressent au mouvement des trains et au tarif pour le transport des marchandises.

Je suis heureux de pouvoir commencer par dire que je reviens de l'Ouest, avec des idées nouvelles sur le pays que j'ai visité, avec une certitude absolue sur certaines possibilités commerciales dont j'avais jusque là douté, et avec un regain de patriotisme qui me pousse à exprimer la confiance la plus absolue dans l'avenir politique et dans la prospérité nationale du Canada notre patrie commune.

La construction du chemin de fer du Pacifique a été un tour de force, et j'avoue sincèrement qu'aujourd'hui, à tous les points de vue, je suis agréablement étonné des résultats obtenus.

J'ai la prétention de ne pas être, comme les Bourbons de la Restauration, un de ceux qui s'enorgueillissent de ne rien oublier et de ne

rien apprendre. Tout en me rappelant que le parti auquel je suis lié par l'allégeance de toute ma vie politique, s'est opposé énergiquement à certaines conditions financières et à certaines concessions de terrains que nous considérions comme exagérées, cela ne m'empêche pas de pouvoir apprécier la situation actuelle au point de vue des intérêts généraux du pays.

Je n'ai aucune objection à avouer, pendant que je me trouve sur le terrain des aveux, que pendant de longues années, j'ai envié l'énergie industrielle, l'intelligence commerciale et la politique large et humanitaire de nos voisins de la république américaine. Je ne croyais pas que nous fussions de force à lutter avec eux sur le terrain de la colonisation et du développement des pays nouveaux. L'expérience des dernières années et mon voyage à travers le continent canadien m'ont prouvé le contraire, et c'est pourquoi je répête que je reviens de l'Ouest avec une confiance patriotique que j'étais loin de posséder auparavant.

Laissant de côté la question politique en tant qu'elle touche à la construction du transcontinental canadien, il ne doit pas se trouver un seul homme, dans le pays, qui ne soit prêt

à rendre un juste tribut d'admiration à l'intelligence financière, à l'énergie, à la largeur de vues, à l'administration prudente, au dévouement continuel et par dessus tout, aux sentiments patriotiques de Sir George Stephen et de ses collègues Sir Donald Smith et Messieurs R. B. Angus, Duncan MacIntyre et W. C. Van Horne.

Comme Canadien, je suis fier d'avoir l'honneur de me compter au nombre de leurs compatriotes, et les Etats-Unis n'ont jamais produit d'hommes qui leurs soient supérieurs dans l'exécution d'une entreprise aussi gigantesque que l'a été, que l'est encore et que le sera dans l'avenir, au point de vue commercial, le le transcontimental canadien.

L'histoire de la lenteur et des difficultés de la construction du *Union Pacific*, du *Northern Pacific* et du *Southern Pacific*, est là pour prouver ce que j'avance à ce sujet ; et le seul fait d'avoir devancé de cinq ans — de 1886 à 1891 — les obligations du contrat pour la construction de notre grande ligne du Pacifique Canadien, est suffisant en lui-même pour nous permettre d'être fiers des résultats obtenus chez nous.

Une des grandes difficultés — probable-

ment la plus sérieuse — que nous avions à vaincre se rattachait aux conditions climatériques du Nord-Ouest Canadien et des chaînes de montagnes qui traversent la Colombie Britannique. On craignait assez naturellement que l'abondance des neiges au nord du lac Supérieur, et que les avalanches dans les Montagnes Rocheuses et dans la chaîne des Selkirk, ne rendissent sinon impossible, du moins excessivement difficile et irrégulière, la circulation des trains, pendant l'hiver.

L'expérience vient de prouver que nous sommes mieux situés que nos voisins les Américains, sous ce rapport; car pendant que les trains du *Northern* et du *Union Pacific* ont subi des retards considérables depuis un mois, pas un seul convoi du Pacifique Canadien n'a été retardé par les neiges dans les régions que que l'on était porté à considérer avec une certaine appréhension. Les trains partent et arrivent à destination avec une régularité vraiment étonnante, lorsque l'on considère qu'il y a à peine 6 mois — le 28 juin dernier — que le premier convoi est parti de Montréal pour accomplir ce trajet merveilleux de 3,000 milles à travers le continent Canadien. J'ai eu l'honneur, comme maire de Montréal, de don-

ner le signal du départ de ce premier convoi, au bruit d'une salve d'artillerie et aux acclamations d'une foule enthousiaste. C'est pour moi un évenement que je n'oublierai jamais.

Je parle d'ailleurs avec connaissance de cause, puisque je viens de traverser le continent — aller et retour — et je suis heureux d'avoir fait le voyage en hiver, pendant l'époque des neiges, afin que mon témoignage puisse au moins servir à prouver la fausseté des exagérations craintives du passé, et la possibilité d'un service régulier dans l'avenir. Il y a un an, à pareille époque, je me suis trouvé arrêté pendant 48 heures, par les neiges, dans la gorge de Raton, au Nouveau Mexique, sur la ligne du Atchison, Topeka et Santa Fe, plus de 1200 milles au sud de Winnipeg et de Montréal ; et cette année j'ai fait le voyage — près de 6,000 milles — sans avoir été retardé un seul instant par les neiges.

Et mon expérience n'est que le corollaire du fait que le Pacifique Canadien aura moins à souffrir des neiges et des avalanches que les routes transcontinentales américaines.

L'entreprise peut donc être considérée aujourd'hui comme un succès indiscutable au point de vue matériel et il nous reste à étu-

dier et à apprécier son immence valeur au point de vüe des intérêts agricoles, industriels et commerciaux du Canada, et de ses relations internationales avec l'Europe, l'Asie et l'Océanie.

Je n'ai pas l'intention de parler ici longuement du Manitoba et des immenses prairies du Nord Ouest. C'est un sujet familier à tous ceux qui ont suivi, depuis quelques années, le développement de Winnipeg, de Brandon, de Regina et de Calgary et des pays qui leur sont tributaires au double point de vue de l'agriculture et du commerce.

Ces vastes prairies que l'on regardait encore tout récemment comme inhabitables et improductives, sont aujourd'hui considérées comme les terres les plus riches et les plus fertiles de l'Amérique du Nord. Il ne leur manquait que les facilités des communications avec l'Est et avec l'Ouest, pour développer leurs ressources inépuisables, et la construction du chemin de fer du Pacifique leur a donné tout cela.

Les contrées situées au nord du Lac Supérieur sont encore peu connues, mais la découverte d'immenses gisements de cuivre, à Sudbury, et la grande abondance des bois de construction, ont déjà produit un mouvement

commercial assez accentué pour faire prévoir que les prédictions pessimistes des dernières années ne seront pas réalisées. On réussira évidemment à tirer partie des avantages déjà connus, et les directeurs du Pacifique ne sont pas hommes à ne pas profiter de tout ce qui se trouvera à leur portée, pour développer les ressources d'un pays qui leur est tributaire et qui peut leur apporter des bénéfices importants dans l'avenir.

La comparaison que j'ai déjà faite au point de vue climatérique entre les pays traversés par le Pacifique Canadien et le *Southern Pacific*, peut d'ailleurs s'appliquer plus avantageusement encore au point de vue des ressources agricoles et commerciales de ces contrées. Une grande partie du Kansas, du Colorado, du Nouveau Mexique et de l'Arizona se compose de plaines sablonneuses et de déserts inhabitables ; et si en plusieurs endroits on réussit à faire prospérer l'élevage des bestiaux, il n'en est pas moins vrai que la plus grande partie des pays traversés par le *Southern Pacific* est absolument improductive en dehors de ses ressources minérales.

La même comparaison peut se faire avantageusement pour le Pacifique Canadien, avec

les autres lignes transcontinentales américaines, et tous ceux qui, comme moi, ont eu l'occasion de traverser le continent par les lignes américaines, peuvent rendre un témoignage positif en faveur de l'aspect général de nos différentes provinces au point de vue agricole, du développement de nos ressources minérales, du commerce des bois et des inépuisables pêcheries de nos côtes du Pacifique.

Prenant Montréal et ses intérêts généraux comme point de départ, je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'en dire bien long pour expliquer les avantages que notre ville a déjà obtenus de la construction du Pacifique. Sa position géographique à la tête de la navigation océanique indiquait tout naturellement Montréal comme terminus d'une ligne transcontinentale canadienne; et les magnifiques réseaux de chemins de fer qui nous entourent pour converger ici, nous apportent déjà un tribut continuel qui va s'augmenter de tout le commerce du Nord Ouest. J'aurai occasion de dire un mot, plus loin, des avantages que nous devrons obtenir lorsque le chemin de fer du Pacifique aura terminé ses connexions de l'Atlantique et du Pacifique. Le gouvernement impérial a déjà compris les avantages qu'il

peut tirer au double point de vue commercial et stratégique, d'une voie transcontinentale canadienne, et chacun sait que le cabinet de St. James s'est déjà activement occupé de la question. Montréal devra donc en considération de son commerce intérieur et extérieur, profiter plus que toute autre ville de la Puissance, de la construction du Pacifique Canadien.

Chacun sait aussi que le Grand Tronc et le Pacifique, l'un par ses connexions américaines déjà établies et l'autre par la construction de la voie du Sault Ste. Marie, nous apporteront une large part du commerce d'exportation de l'Ouest américain.

Nous avons donc, au point de vue local, toutes raisons d'être satisfaits de ce qui a déjà été fait et de ce que nous promet l'avenir, et il ne saurait y avoir qu'une opinion à ce sujet.

En compagnie de M. Olds, directeur du trafic du Pacifique, de M. l'échevin Rainville, de M. David, D. Sidey, et de M. William Stevens, j'ai quitté Montréal pour Victoria, mercredi soir le 1er Décembre, par une tempête de neige, pour m'éveiller le lendemain à Pembroke avec une température de 10 dégrés au dessous de zéro. Nous allions, dès le début

du voyage, avoir à combattre les deux ennemis les plus formidables de la circulation régulière des convois dans le pays situé au nord du Lac Supérieur. Qu'il me suffise de vous dire que nous arrivâmes à Winnipeg avec deux heures de retard et que ce retard avait eu lieu, dès notre départ, entre Montréal et Ottawa.

Nous avions donc parcouru une distance de 1424 milles, avec un froid variant entre 10 et 35 dégrés au dessous de zéro, ayant enduré une tempête de neige et arrivant, en dépit de tont cela, à deux heures près de l'heure régulière établie par les indicateurs.

Tous ceux qui ont fait de longs voyages sur les lignes américaines comprendront ce qu'il y a de vraiment merveilleux dans l'accomplissement d'un aussi long trajet dans de telle conditions de régularité, et ayant à lutter avec de telles influences climatériques.

Arrivés à Winnipeg à 11 heures du matin, nous en repartions une demi-heure plus tard, nous réservant de nous y arrêter en revenant de Victoria.

Brandon, Broadview, Régina, Moose Jaw, Swift Current, Medecine-Hat, Calgary sont les points principaux qui attirent l'attention

du voyageur et qui sont devenus en quelques années les centres des immenses districts agricoles des prairies canadiennes. A une centaine de milles au sud ouest de Dunmore se trouvent situées les fameuses mines de charbon de Leithbridge. Ces mines sont reliées au chemin du Pacifique par un chemin de fer à voie étroite et sont actuellement en exploitation. Il y a aussi près de Banff, de nouvelles mines de charbon anthracite; ce qui rémédie pour le moment au manque de bois de chauffage dans les 900 milles de prairie qui séparent Winnipeg de Canmore.

Il est important de faire remarquer ici l'énorme différence qui caractérise nos prairies canadiennes des plaines des Etats de l'Ouest traversées par les lignes américaines. Partout dans les Etats de l'Ouest, comme je l'ai déjà dit, on rencontre de véritables déserts de sable incultivables et improductifs ou le thermomètre pendant la saison des chaleurs atteint des hauteurs inconnues chez nous. Et ces plaines sablonneuses s'étendent parfois avec une monotonie désespérante pendant des centaines de milles dans l'Utah, le Wyoming, le Nevada et au sud dans le Colorado, une partie du Kansas, l'Arizona et le Nouveau Mexique.

Nos prairies, au contraire, sont partout d'une fertilité extraordinaire, soit pour la culture des blés et autres céréales, soit pour l'élevage des bestiaux. La superficie des terres arables est immense et partout, sur le parcours du Pacifique, on trouve les preuves d'une végétation abondante. L'eau qui manque presque absolument dans les déserts américains est ici à la portée des cultivateurs et des éleveurs; soit dans les lacs ou dans les nombreuses rivières et coulées qui sillonnent la prairie, soit en creusant des puits d'une profondeur relativement insignifiante. Et ceci est tellement évident, que les grands éleveurs américains sont en train d'essayer à affermer d'immenses espaces de terrain pour y transporter leurs troupeaux et les engraisser et les préparer pour l'exportation.

Mais je reviens à mon voyage et à mon expérience personnelle.

Notre destination première, en partant de Montréal, était la fameuse vallée de Banff, située à l'entrée des gorges des Montagnes Rocheuses. On m'avait dit merveille de cet endroit encore inconnu du public voyageur, mais certainement destiné à obtenir une réputation universelle dans un avenir prochain.

Par sa situation pittoresque au fond d'une gorge entourée de montagnes superbes, et par ses fameuses sources d'eaux sulfureuses qui sortent de terre à une température de 120 dégrés de chaleur (Farenheit), Banff sera bientôt pour le Canada ce que sont aujourd'hui les célèbres sources chaudes de l'Arkansas pour les Etats Unis.

Les médecins attribuent à ces sources des qualités curatives qui ne manqueront pas d'y attirer les malades et les invalides de tous les pays. Les paysages magnifiques qui se rencontrent à chaque pas, le gibier qui abonde dans les montagnes environnantes et les eaux poissonneuses de la rivière des Arcs—*Bow-River*—en feront un lieu favori pour le sportman, l'artiste et l'amateur de la grande nature,

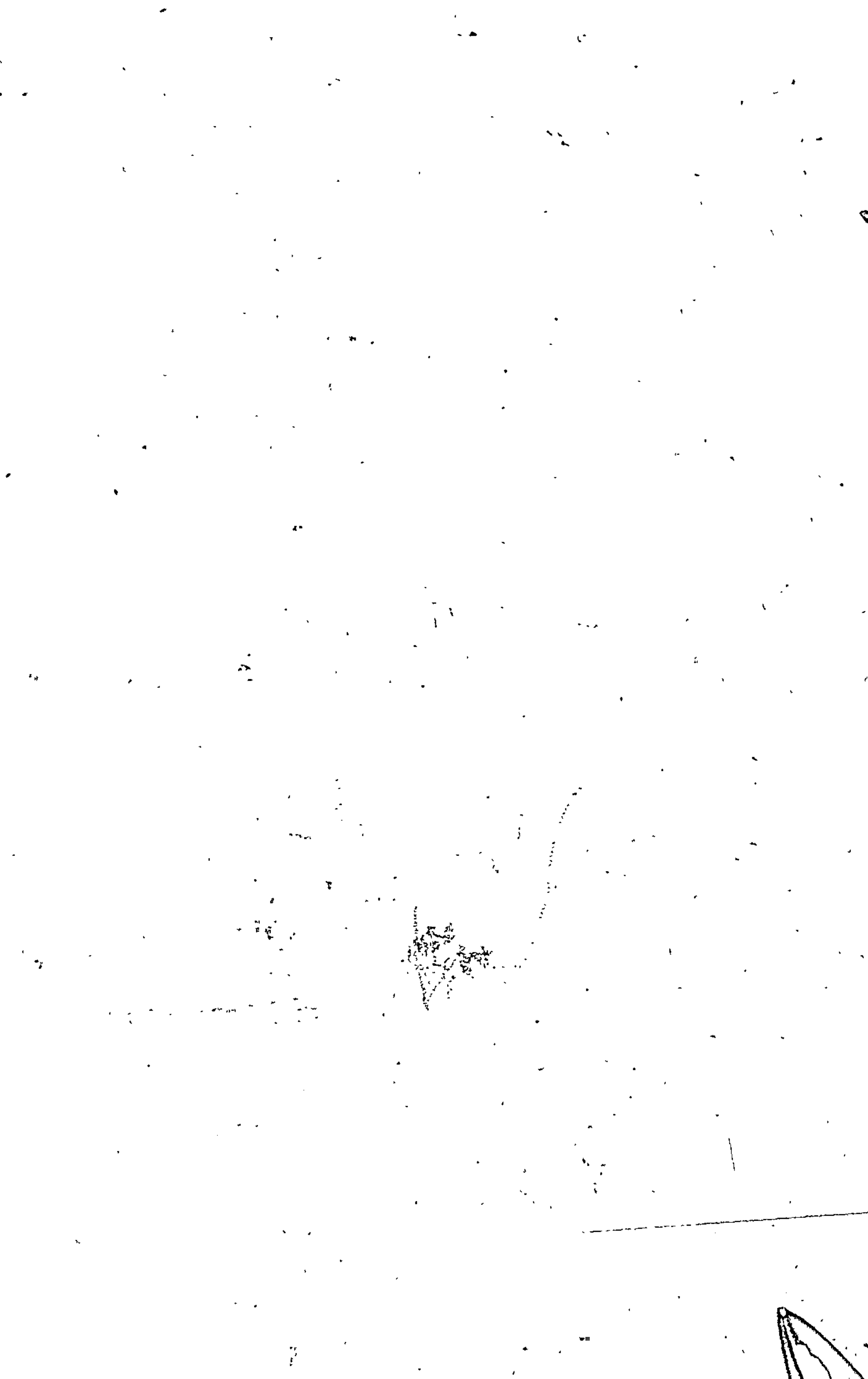
Le gouvernement a déjà construit des routes superbes qui conduisent de la gare de Banff jusqu'à l'endroit où les eaux s'échappent, dans un atmosphère de souffre, du flanc escarpé d'une montagne boisée de pins touffus et d'épinettes sombres.

La compagnie du Pacifique est en train de construire un grand hôtel, au fond de la vallée, sur les bords de la rivière des Arcs, au pied d'une cascade mugissante. Un poète n'aurait

jamais rêvé de site plus enchanteur. La nature a tout fait pour Banff au point de vue du paysage et l'entreprise moderne n'a plus qu'à y ajouter le confort et le luxe nécessaires de la vie d'aujourd'hui, pour en faire un endroit qui rivalisera avant longtemps avec les villes d'eaux les plus célèbres de l'Europe et de l'Amérique. Facile d'accès par le chemin de fer pour les habitants des côtes de l'Atlantique et du Pacifique, et située à proximité des centres commerciaux de la grande prairie voisine, la ville naissante offre déjà les avantages remarquables de la vie à bon marché. Je crois réellement que les premières nécessités de la nourriture quotidienne, la viande, le pain et les légumes peuvent s'acheter à des prix qui pourraient être avantageusement comparés à ceux des marchés de Toronto et de Montréal; et la mise en culture de terrains propres au défrichement ne pourra qu'améliorer la situation. Deux ou trois hôtels temporaires ont été construits à proximité des sources et des médecins se tiennent sur les lieux pour le service des malades qui sont déjà très nombreux. Un artiste écossais, M. Aitken a visité Banff, l'été dernier, et a esquissé des scènes que l'on dit d'une beauté ravisante. Je

n'en doute aucunement, si l'artiste a pu réussir à saisir un de ces merveilleux levers de soleil dont j'ai été témoin pendant mon court séjour en cet endroit.

La gare est située tout au fond de la vallée dans un recoin obscur, et en décembre, le soleil ne se lève que sur les neuf heures du matin. Il est dix heures avant que ses rayons vivifiants aient pu pénétrer jusqu'à nous à travers les arbres touffus. Il fait encore sombre dans les grands pins qui abritent les quelques maisons primitives du village naissant, quand tout à coup et comme par enchantement, sans la transition ordinaire de l'aurore de nos longitudes, les pics environnants s'embrasent et les crêtes couvertes de neiges éternelles scintillent en s'allumant tour à tour aux rayons tardifs du soleil d'hiver. Cela nous rappelle vaguement les grands lustres que l'on allume, les uns après les autres, dans les nefs sombres des cathédrales, aux cérémonies nocturnes de la Pâque chrétienne. Le soleil descend lentement des montagnes, éclairant les touffes sombres des cèdres trapus et des sapins rabougris, cristallisant plus loin les eaux d'un torrent qui bondit de rocher en rocher pour se perdre dans les sinuosités d'un ravin, dorant deci delà





SCÈNE DE CHASSE SUR LA RIVIÈRE SOURIS

LE LAC DES BOIS

les flancs marbrés de granit multicolore d'un précipice vertigineux, et descendant enfin jusque dans la vallée pour éclairer dans toute sa splendeur ce décor d'un ensemble merveilleusement pittoresque et grandiose. Il faut assister à tous ces changements à vue et s'extasier devant ces éblouissantes féeries, pour s'en faire une idée à peu près juste mais qu'il me serait impossible de rendre ici par des paroles ou des phrases.

Les artistes de l'avenir ont là un champ vaste à cultiver, mais qui demande des génies de premier ordre pour donner à ces paysages fantastiques toute l'originalité de leur beauté primitive.

Qu'on n'aille pas croire que je m'enthousiasme à faux et que ce soit le rêve d'un cerveau exalté que je vous raconte là. Demandez à M. l'échevin Rainville qui passe pour n'avoir ni l'enthousiasme facile, ni la description exagérée, et il vous en dira des nouvelles.

Pendant notre séjour à Banff, nous avons visité le camp d'une tribu errante d'Indiens Assiniboines qui avaient dressé leurs tentes à quelques cents mètres de la gare. Les hommes faisaient la chasse aux ours, aux chevreuils, aux chèvres et aux moutons sauvages qui abon-

dent dans les montagnes et les femmes, tout en s'occupant des devoirs domestiques, préparaient les peaux d'ours et de chevreuil selon les procédés les plus primitifs. On nous a dit beaucoup de bien de ces indiens qui sont honnêtes, travailleurs et paisibles, ce que l'on ne saurait dire de tous les sauvages du Nord-Ouest. Un cadeau de quelques livres de tabac au vieux chef qui était le seul homme présent au camp, lors de notre visite, nous mit immédiatement dans ses bonnes grâces et il nous fit lui-même les honneurs de tous les wigwams de la tribu. Bien que la neige couvrit le sol et qu'il fit une température plutôt froide que tropicale, les enfants couverts de quelques haillons galopaient pieds nus à travers les arbres, pendant que les mères accroupies auprès des feux, nous examinaient d'un air indifférent. J'achetai pour une bagatelle une superbe tête de bélier sauvage ornée de cornes d'un grandeur énorme. On dit que ces animaux sont d'une agilité prodigieuse et qu'ils bondissent de rocher en rocher, lorsqu'ils sont poursuivis, et se laissent parfois cheoir de grandes hauteurs sur leurs cornes qui les protègent contre une mort certaine. C'est là un racontar de chasseur que je vous

donne pour ce qu'il peut valoir, car je n'ai jamais été moi-même témoin d'une chose semblable.

Après avoir passé cinq jours à Banff et exploré les environs dans tout ce qu'ils avaient de pittoresque, nous partîmes un vendredi midi, par train spécial, afin de pouvoir admirer de jour les passes où nous allions nous engager pour traverser la chaine des Montagnes Rocheuses. Une distance de 97 milles sépare Banff de Donald où nous allions nous arrêter pour passer la nuit, pour continuer le lendemain matin, de jour, notre trajet à travers la vallée de la rivière Columbia et les passes encore plus difficiles des Montagnes de Selkirk.

Immédiatement après avoir quitté Banff, la voie s'engage dans les sinuosités apparemment inextricables de gorges et de précipices qui suivent le cours de la rivière des Arcs que nous traversons et retraversons à maintes reprises. Nous montons en suivant une pente plus ou moins rapide selon les nécessités du terrain. Deux puissantes locomotives nous traînent lentement en faisant entendre régulièrement leurs râlements cadencés qui nous font comprendre la puissance énorme de trac-

tion qui leur est nécessaire pour surmonter les difficultés qui se dressent à chaque détour. Grimpés parfois sur les chevalets et sur les tréteaux entrelacés d'un viaduc vertigineux jeté sur un torrent qui mugit à trois cents pieds au-dessous du train ; suspendus au flanc d'une montagne et surplombés par des rochers qui nous menacent de leurs proportions énormes et fantastiques ; suivant ensuite au fond d'un vallon les eaux tranquilles de la rivière qui paraît se reposer pour un moment, dans le calme et le silence d'un paysage agreste, pour reprendre ensuite son cours tumultueux à travers les rochers et les précipices, nous croyons rêver les yeux ouverts. Nous revoyons dans leur fantastique réalité ces paysages que Doré se plaisait parfois à inventer et que sa prodigieuse imagination avait découverts sans que ses yeux les eussent jamais contemplés. Les forêts de pins et d'épinettes couvrent partout les flancs des montagnes, et l'on aperçoit de temps en temps des éclaircies qui partant des sommets, descendent à pic et en droite ligne jusqu'au fond de la vallée. Ce sont les routes que les avalanches ont tracées en balayant tout devant leurs descentes terribles et destructives. Des deux

côtés de la voie se dressent des pics innombrables qui prennent parfois les apparences les plus diverses ; de vieux châteaux moyen-âge perchés comme des repaires d'aigle sur des hauteurs inaccessibles ; des rocs aux proportions régulières comme les pyramides d'Egypte ; des obélisques de granit multicoloré ; des escaliers de géants taillés par la nature.

Tout cela en vue du voyageur qui, tranquillement assis dans le fauteuil de son *parlor car*, se demande ce qu'il a fallu d'énergie, d'intelligence et de persévérance pour vaincre tous les obstacles que la nature avait placés sur cette voie du Pacifique qui relie aujourd'hui les deux océans.

Nous montons toujours lentement en traversant tunnels, *snow-sheds*, ponts et viaducs de toutes formes et de toutes grandeurs. Nous passons Castle Mountain, Silver City, Elden, Laggan, Stephen, Hector et Field où nous nous arrêtons quelques instants pour vider une coupe de champagne à la santé du président du Pacifique, Sir George Stephen, en l'honneur de qui on a nommé le point culminant des Montagnes Rocheuses : le Mont Stephen. Field est situé directement au pied de ce pic célèbre qui domine les

montagnes environnantes de sa crête toujours couverte de neiges. C'est un des endroits les plus pittoresques de la route et la compagnie y a construit un hôtel aussi élégamment meublé à l'intérieur que ses proportions extérieures sont coquettes et bien adaptées au cadre grandiose du paysage qui l'entoure. Nous sommes ici au sommet des Montagnes Rocheuses et nous remarquons que les eaux de la rivière aux Ours — *Bear Creek* — coulent maintenant vers l'ouest pour aller se jeter dans la rivière Columbia qui égoutte le bassin formé entre la chaîne des Rocheuses et des Selkirk pour aller se jeter plus au sud dans l'océan Pacifique, en traversant le territoire de Washington.

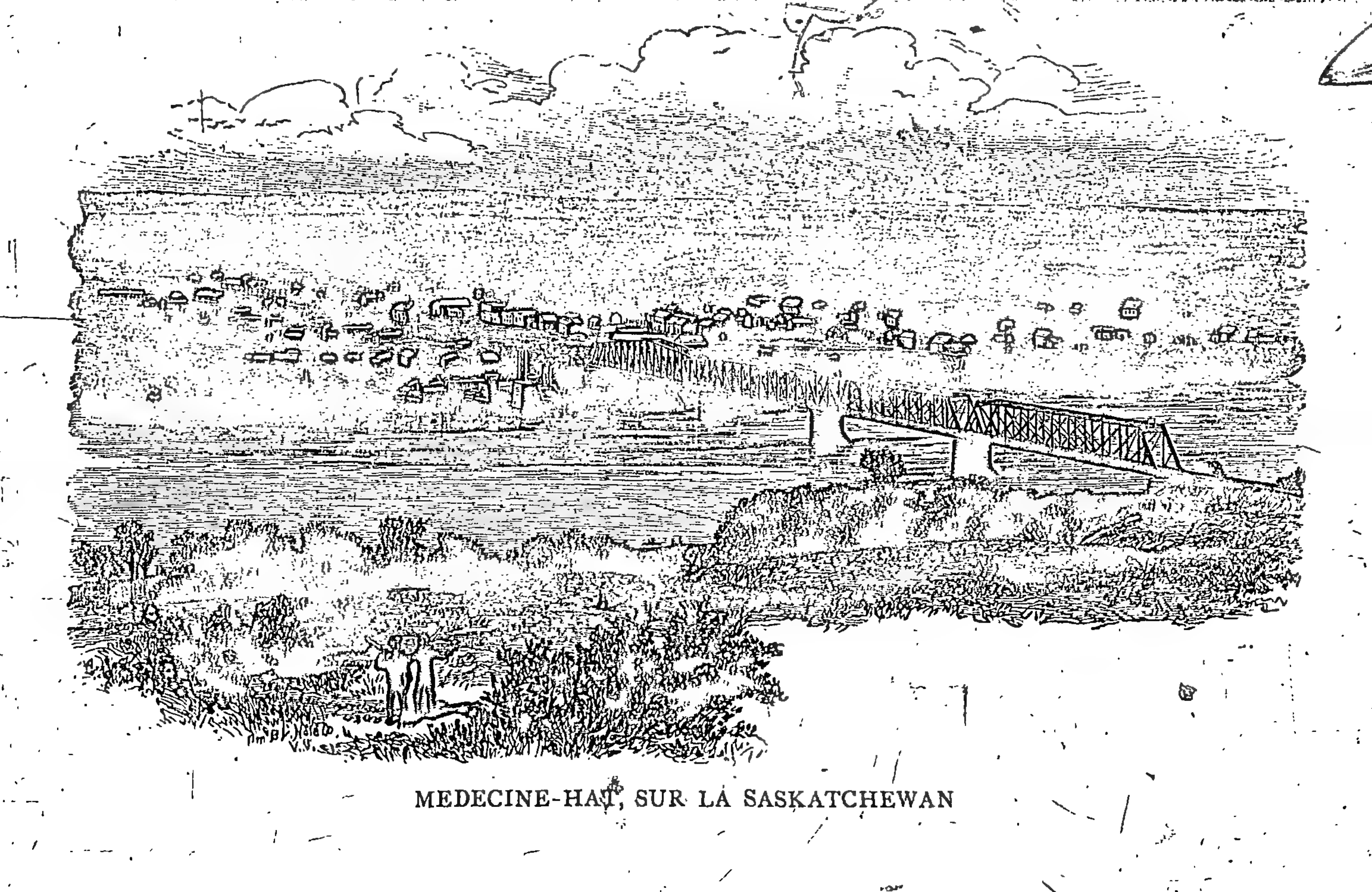
La descente se fait dans les mêmes conditions de sécurité et avec la même variété de paysage. C'est un véritable panorama. L'obscurité qui arrive brusquement, sans crépuscule, dans les vallées profondes que nous traversons, nous surprend avant d'arriver à Donald où nous allons passer la nuit, pour recommencer le lendemain matin l'ascension de la chaîne des Montagnes Selkirk. Donald est un centre important qui a tiré ses ressources, jusqu'aujourd'hui, des immenses travaux

de construction qu'à nécessités le passage de la voie ferrée à travers les Montagnes voisines. La vallée de la Columbia que l'on dit fertile et propre à la culture lui paiera son tribut de commerce, dès que les colons s'y seront portés en assez grand nombre pour en développer les ressources agricoles. Le lendemain, à 9 heures, après avoir visité la ville naissante, nous remontons en wagon pour recommencer à grimper de nouvelles Montagnes, et à admirer de nouveaux sites. Nous suivons encore le cours de la petite rivière aux Castors qui serpente au fond des ravins et qui court de l'ouest à l'est pour se jeter dans la Columbia.

Nous passons, sans nous arrêter, Beaver, *Six mile Creek,* Bear Creek, Roger's Pass et nous arrivons à *Glacier Hotel* où le train fait un arrêt de 20 minutes pour permettre aux voyageurs de prendre le dîner. Disons ici, en passant, que le service des repas, soit dans les wagons-restaurants, soit dans les hôtels et dans les restaurants est fait avec une perfection merveilleuse sur tout le parcours du chemin de fer du Pacifique. On dîne partout aussi bien qu'on le pourrait faire à Montréal ou à Toronto.

Les wagons-dortoirs sont d'un luxe éblouissant et les wagons de première et de deuxième classe sont tout ce que l'on peut désirer de confortable. Les wagons de deuxième classe sont équipés et construits de manière à permettre aux voyageurs de se reposer pendant la nuit. Nous descendons un instant à Glacier pour visiter l'hôtel et le restaurant et nous reprenons cette fois la descente des Selkirk pour n'atteindre le niveau de l'océan Pacifique qu'à *Port Moody.*

J'avais oublié de dire que nous avions passé le point culminant des Selkirk à *Six Mile Creek.* Nous allions maintenant parcourir l'endroit où les ingénieurs ont eu les plus grandes difficultés à vaincre. Il s'agissait de faire une descente de 600 pieds sur un parcours de 2½ milles. Par une série de détours, de retours et de zigzags, par un système de viaducs et de pentes adoucies, cotoyant le flanc de la montagne, nous allongeons la distance jusqu'à 6½ milles pour arriver à *Ross Peak,* 600 pieds plus bas. Sur tout le parcours de ces 6½ milles, on peut apercevoir la voie soit directement au dessus, soit directement au dessous du train, se croisant et s'entrecroisant dans un dédale merveilleux à contempler,



MEDECINE-HAT, SUR LA SASKATCHEWAN



mais difficile à réaliser pour un homme qui n'est pas ingénieur. Dans un endroit particulier, la voie, en se repliant sur elle-même, n'est séparée que par une distance horizontale de 130 pieds tandis que la différence du niveau est de 120 pieds de hauteur. Il faut voir et examiner de près, dans ses détails, ce tour de force de construction, pour pouvoir s'en former une idée à peu près correcte.

Nous remarquons encore et pour la dernière fois, que les eaux des torrents et des rivières coulent vers le Pacifique et nous commençons à suivre dans tous ses caprices, le cours de la rivière Illecillewait. C'est un nom baroque mais harmonieux, emprunté à une langue indienne. Nous arrivons à *Albert Canyon* que je considère comme un des endroits les plus remarquables de la route. La rivière Illecillewait coule ici au fond d'un ravin taillé dans le roc vif à une profondeur de 160 à 200 pieds. Il paraît impossible que l'eau ait pu se creuser un lit dans un tel endroit et l'opinion des ingénieurs est que la rivière suit ici une fissure produite dans le roc, par un tremblement de terre. Quoiqu'il en soit la scène est superbement imposante. La voie ferrée suit le flanc de la montagne et l'on entend, sans pouvoir

toujours l'apercevoir, le torrent qui gronde dans son lit de granit. Mêlé au bruit du train qui procède avec lenteur, aux sifflets aïgus de la locomotive qui nous guide avec prudence, cela forme une harmonie digne du paysage fantastique qui nous entoure.

Un peu plus loin, à *Eagle Pass* et à *Craigellachie*, nous commençons à cotoyer une série de lacs poissonneux et giboyeux, qui s'étendent jusqu'à *Kamloops*. J'ai oublié de vous dire que depuis Laggan, avant d'arriver au Mont Stephen, nous sommes dans la Colombie Britannique et que le pays que nous traversons est à peu près inculte et n'est habité, en général, que par les employés du chemin de fer. Kamloops est le centre d'un assez vaste pays consacré presqu'entièrement à l'élevage des bestiaux et un peu plus à l'Ouest, on passe *Spence's Bridge* qui a été jusqu'aujourd'hui le centre d'opération des colons de la fertile vallée de la Nicolaï. De Spence's Bridge à Lytton, le pays a le même aspect; mais ici nous prenons la vallée Fraser que nous suivons jusqu'à New Westminster et Port Moody. De North Bend, et de Yale qui se trouve situé à la tête de la navigation, la vallée de la Fraser forme une des parties les

plus attrayantes de la route du Pacifique. Les eaux du fleuve fournissent au commerce d'exportation un saumon de qualité supérieure connu dans le pays sous le nom de saumon de la Fraser. Partout dans la vallée on trouve des cabanes de pêcheurs et des traces d'une colonisation relativement ancienne, lorsque l'on se rappelle que le pays n'est habité et occupé par les blancs que depuis une quarantaine d'années. Yale est une ville d'à peu près 3,000 habitants et forme avec Hope et New Westminster les trois centres les plus considérables de cette partie de la Colombie Britannique située sur la terre ferme. Nous suivons les contours de la rive nord de la *Fraser* tandis que sur la rive opposée l'on aperçoit le chemin de colonisation construit par le gouvernement colombien. Cette route située "amont la côte" comme disent nos amis de Québec, nous apparaît comme un ruban gris sur le flanc verdoyant de la chaîne de montagnes qui suit le fleuve jusqu'à l'océan. J'avoue que pour les habitants de la plaine, ce chemin paraît un peu risqué, soit pour la rencontre de deux voitures allant en direction opposée, soit pour voyager avec sécurité avec un cheval un peu vif. Le temps qui, jusque là, avait été superbe s'était

couvert insensiblement et nous arrivons en gare, à Port Moody, par une pluie battante. Nous apprenons que dans cet endroit favorisé par la nature, il pleut depuis dix-sept jours consécutifs. C'est là leur saison d'hiver et ils ont la pluie pendant que nous avons le givre et la neige. Nous nous embarquons sur un steamer qui doit nous conduire à Victoria en faisant escale à la ville naissante de Vancouver. Port Moody et Vancouver ont combattu devant les tribunaux, depuis quelque temps, pour décider la question du terminus du Pacifique et victoire est restée à Vancouver ; ce dont tout le monde parait enchanté, à l'exception des spéculateurs qui avaient accaparé tous les terrains adjacents à la gare de Port Moody.

Par une pluie battante, nous nous arrêtons pendant une heure à Vancouver où nous sommes reçus avec la plus grande cordialité par les autorités municipales ; mais il nous est impossible de visiter la ville par un pareil temps. Nous remettons à notre retour de Victoria, l'occasion de descendre à terre. Nous suivons le bras de mer qui sépare l'île de Vancouver de la terre ferme et après huit heures de trajet, nous arrivons à Victoria par un temps superbe, vers les 10½ heures du soir. Le

maire, le président de la chambre de commerce et plusieurs autres citoyens influents nous attendaient au quai pour nous souhaiter la bienvenue et pour nous conduire à l'hôtel *Driard.* Cet hôtel, tenu par des français, a la réputation de servir une des meilleures tables d'Amérique et je suis heureux d'ouvrir ici une parenthèse pour lui donner mon témoignage affirmatif, à ce sujet. Je n'ai jamais mieux mangé de ma vie qu'au *Driard* de Victoria et j'exprime ici l'opinion collective de tous mes camarades de voyage. Nous nous éveillons le lendemain, lundi le 13 décembre, avec un temps superbe et la température d'un beau jour de mai, à Montréal. Une heure de promenade, avant déjeuner, nous permet de visiter le port et les endroits les plus intéressants du centre de la ville qui est admirablement située dans l'échancrure d'une baie du détroit de Fuca. C'est ici que pour la première fois, nous trouvons une véritable colonie chinoise formant à peu près le tiers de la population de 12,000 habitants que possède aujourd'hui Victoria. Ces Chinois ont leurs magasins de toutes sortes, leur église et leur théâtre et on les rencontre à chaque pas dans les rues de la capitale colombienne. Ils font de bons

jardiniers, de bons domestiques, de bons pêcheurs et ils sont aussi employés en grand nombre, comme terrassiers et hommes de peine, par le chemin de fer du Pacifique.

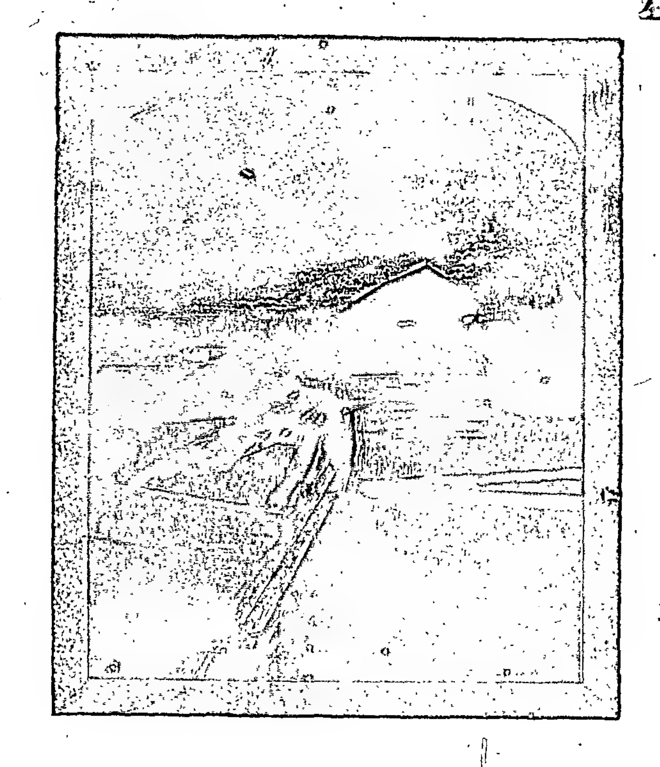
Immédiatement après déjeuner, M. le maire Fell, accompagné de deux députés, vient se mettre à notre disposition pour nous faire visiter les édifices publics et pour nous conduire à l'arsenal et au Bassin à sec d'Esquimault. La promenade est tout bonnement délicieuse et les environs de la ville sont charmants. Le port proprement dit, pour les grands navires océaniques, se trouve situé à quelques milles de la ville et offre un hâvre sûr et spacieux. On sait que l'arsenal d'Esquimault est le point de ravitaillement de l'escadre anglaise du Pacifique et l'on trouve toujours à Victoria, un ou plusieurs navires de guerre anglais. La journée se passe à faire quelques visites officielles chez le lieutenant-gouverneur Cornwall, chez le premier ministre M. Smythe, chez M. Higgins, M. P. P., où l'on nous offre un lunch délicieux et où nous admirons les rosiers en fleur s'épanouissant en plein air au soleil de décembre. Le soir, dîner officiel présidé par le maire et discours de circonstance par l'hon. premier ministre Smythe et autres.

Nous ne saurions trop répéter que nous avons été reçus à Victoria avec la plus cordiale courtoisie et que nous avons rencontré partout des hommes animés des meilleurs sentiments envers leurs compatriotes de Montréal et des autres provinces de l'Est. Il était 2 heures du matin lorsque nous dîmes : *adieu* et *au revoir*, à nos vieux amis d'un jour pour commencer notre voyage de retour vers la Province de Québec. Nous arrivions à Vancouver sur les 9 heures du matin et nous profitâmes cette fois du beau temps pour visiter les principaux points d'intérêt du nouveau terminus du Pacifique. Vancouver est admirablement situé dans la baie des Anglais, et en dépit d'un incendie terrible qui l'a réduit en cendres en juin dernier, tout offre aujourd'hui l'aspect de l'énergie, de l'intelligence et de la rapidité d'exécution qui caractérisent les entreprises de la compagnie du Pacifique.

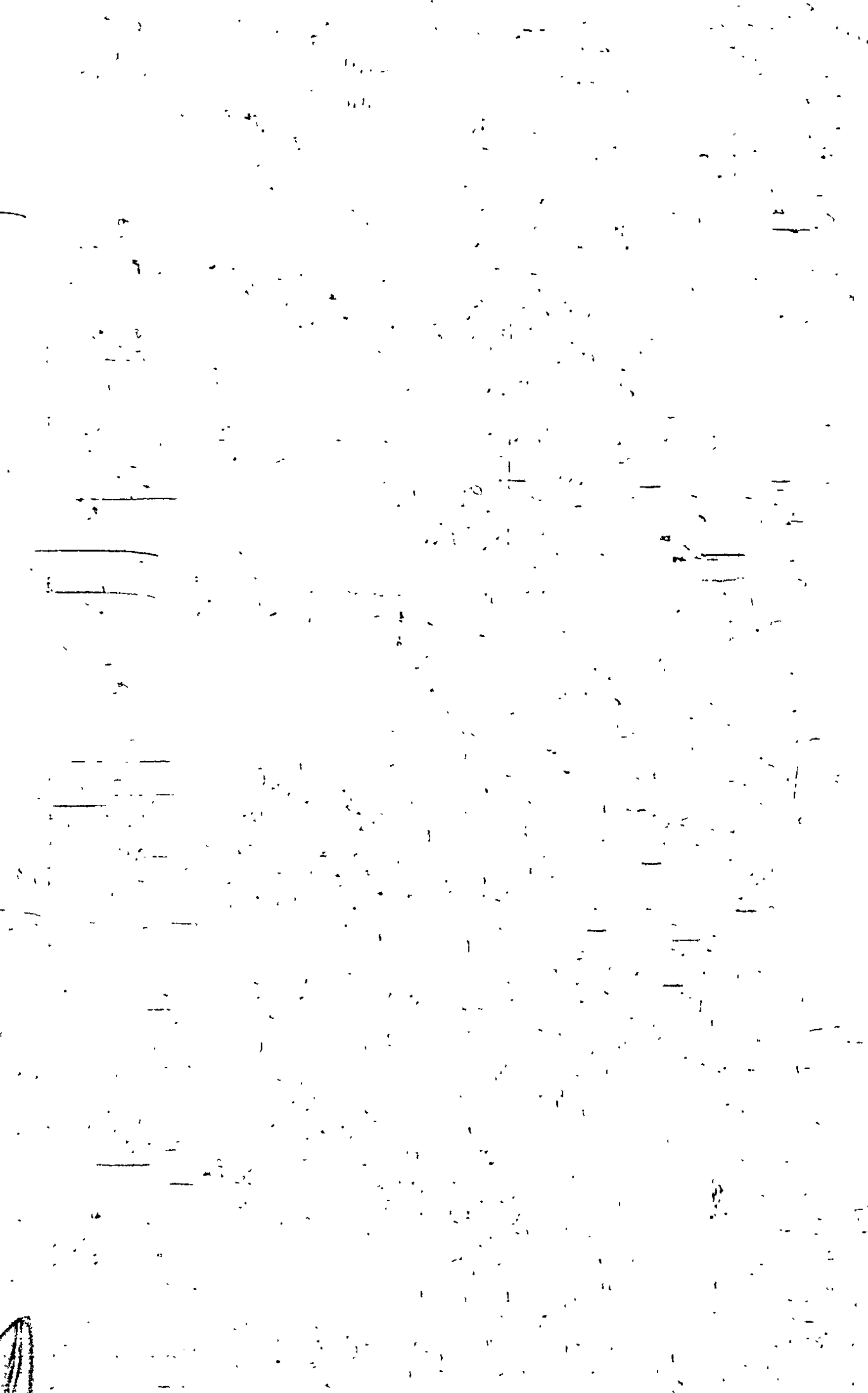
Après avoir été retardés par la brume pendant plus d'une heure, nous descendons à Port Moody vers midi pour apprendre qu'un pont avait été emporté par les eaux d'un torrent grossi par les pluies et que notre wagon spécial, le *Metapedia*, ne pourrait pas partir pour l'Est ce jour-là. Nous profitons de

ce retard pour nous rendre à New-Westminster, qui est une jolie ville de 4,000 habitants, située à 6 milles de Port Moody, sur les bords de la Fraser. Le commerce des bois et les pêcheries de saumon sont les principales industries de cette ville qui est une des plus anciennes de la province. Nos amis de Montréal seront sans doute fort étonnés d'apprendre que la *Royal City lumber and planing Mill Co.* de New-Westminster expédie sur notre marché des bois de cèdre et de pin qui entrent en compétition avec les bois de notre province, et cela malgré l'énorme distance de 3,000 milles qui nous sépare et les frais de transport qui doivent être très élevés. Ce n'est pas là un rêve de l'avenir, c'est un fait déjà accompli et que l'on me pardonne, si j'ouvre ici une autre parenthèse, pour donner quelques détails que l'on connait peu sur les ressources industrielles, agricoles et commerciales de la Colombie Britannique. Avec une superficie de 341,305 milles carrés, une côte bordée de hâvres capables de contenir et de protéger les plus grands navires du monde et s'étendant sur un espace de 600 milles sur l'Océan Pacifique ; avec un climat superbe et relativement tempéré, même dans les contrées

DERNIER CAMP DE SITTING BULL



SCIERIE ET ESTACADES SUR LA RIVIÈRE FRASER



montagneuses, la Colombie offre à la colonisation un champ vaste et nouveau. Je dis nouveau, car cet immense pays ne contient aujourd'hui qu'une population de 50,000 habitants.

Sa richesse consiste dans les mines d'or, de cuivre, d'argent et de charbon qui sont déjà en exploitation; dans des pêcheries inépuisables; dans des forêts immenses de bois de toutes sortes; dans des vallées fertiles rendues faciles d'accès par la construction du Pacifique, et capables également d'une culture rémunératrice ou d'être livrées à l'exploitation de l'élevage. Les fruits — surtout les pommes et les poires — sont cultivés et exportés avec succès et bénéfice. Les fabriques et les manufactures ne sont encore qu'à l'état embryonnaire, mais les pouvoirs hydrauliques existent et n'attendent que l'entreprise et les capitaux pour devenir une source de prospérité. Voilà en quelques mots un aperçu des ressources générales de la Colombie qui est encore si peu connue dans les provinces de l'Est. Il y a, en dehors de tout cela, le fait important, et dont j'ai déjà dit un mot, que l'entrée de la Colombie dans la confédération canadienne, nous a permis de relier les deux océans par le

chemin de fer du Pacifique et de créer une nouvelle route vers le Japon, la Chine, l'Inde et les colonies anglaises de l'Océanie. L'établissement d'une ligne directe de steamers entre Vancouver, Yokohama et Hong-Kong n'est plus qu'une question de quelques mois, et le chemin de fer du Pacifique est déjà entré en compétition avec les voies ferrées américaines, en transportant plusieurs cargaisons de thés, à destination de Montréal, New-York et Londres. La construction de steamers à grande vitesse pour le service de Montréal et Liverpool en été, et d'Halifax et Liverpool en hiver, est aussi une chose décidée, et l'on compte que le trajet par chemin de fer à travers le continent se fera alors en cinq jours. Toutes ces améliorations nous permettront d'attirer vers notre transcontinental canadien, une grande partie du trafic qui se fait actuellement entre l'Angleterre et ses colonies de l'Asie et de l'Océanie, par la voie du canal de Suez. J'apprends aussi que le chemin de fer du Pacifique a l'intention d'entrer en compétition pour le transport des malles entre Londres, Auckland, Melbourne, Sydney et Adelaïde et d'obtenir sa part des énormes subsides que le gouvernement impérial paie en commun



WINNIPEG EN 1871

WINNIPEG EN 1885



avec les gouvernements coloniaux pour ce service important. J'ai déjà mentionné l'importance stratégique de notre route du Pacifique pour l'Angleterre qui a déjà commencé le service d'armement et de ravitaillement de ses flottes du Pacifique par voie de Québec et de Vancouver.

Qu'on me permette maintenant de dire un mot des immenses progrès que nous avons faits, dans la construction des chemins de fer, au Canada depuis dix ans.

En 1876 le Canada possédait, en exploitation, 5,157 milles de voies ferrées d'une valeur de $317,795,468, transportant annuellement 5,544,814 voyageurs et 6,331,757 tonnes de marchandises. Eh bien, tout cela a doublé en dix ans et voici les chiffres officiels que j'emprunte aux rapports du gouvernement, en date du 30 juin 1885. Le Canada possédait à cette date 10,243 milles de chemins de fer en opération représentant un capital payé de $626,172,145, transportant annuellement 9,685,304 voyageurs et 14,071,653 tonnes de marchandises. L'augmentation prodigieuse que présente cette statistique peut se passer de commentaires, mais doit produire chez tous les Canadiens, sans distinction d'origine, un sentiment bien légitime de fierté.

Il ne me reste plus qu'à vous dire un mot du voyage de retour et j'aurai terminé mon récit. On sait que c'est le gouvernement qui a fait construire cette partie du chemin entre Port Moody et Savonas, pour une distance de 213 milles; et comme toujours, dans les entreprises publiques, les travaux ont été exécutés un peu à la diable. La Compagnie du Pacifique a été forcée de faire des frais énormes pour donner la sécurité nécessaire à la voie dans un pays montagneux où les difficultés de construction sont si grandes et si nombreuses. C'est donc un pont construit par le gouvernement que le torrent avait emporté et qui nous fit subir un retard de 48 heures tout en nous permettant, comme compensation, de visiter New-Westminster et ses environs. Partis le jeudi, 16 décembre, nous arrivions à Winnipeg à 5,10 hrs. le dimanche soir, à l'heure exacte inscrite sur les indicateurs. Nous avions eu le plaisir, en passant à Régina, de nous adjoindre un vieil ami, M. Amédée Forget, greffier du Conseil du Nord-Ouest.

Je n'ai pas la prétention de vous faire ici une description de Winnipeg que vous connaissez tous aussi bien que moi, sinon pour

l'avoir visité, du moins pour avoir suivi ses progrès par les journaux. Il y a quinze ans à peine que l'endroit occupé aujourd'hui par la capitale du Manitoba, n'était qu'une vaste prairie où l'on ne voyait que le poste que la Compagnie de la Baie d'Hudson y avait fondé en 1816 sous le nom de Fort-Garry, pour faire la traite avec les sauvages. Aujourd'hui c'est une ville de 25,000 habitants avec de superbes édifices publics, églises, collèges, écoles, hôpitaux et tous les rouages perfectionnés d'une administration moderne.

Winnipeg, par sa situation géographique au centre du continent et au milieu des prairies fertiles du Nord-Ouest, occupera bientôt au Canada la position que Chicago a prise aux Etats-Unis.

Nous avons été reçus avec la plus grande courtoisie par les autorités municipales qui se sont mises à notre disposition pour nous faire visiter la ville dans tous ses détails. Un dîner au club Manitoba, dès le soir de notre arrivée, et un lunch officiel le lendemain, nous permirent de rencontrer et de saluer l'hon. M. Norquay, premier ministre, l'hon. M. Harrison, l'hon. sénateur Girard, l'hon. Joseph Royal, plusieurs députés, le maire sortant de charge M. West-

brook et son successeur élu M. Pearson, M. Whyte, surintendant général du Pacifique, et nombre d'échevins, de marchands, de banquiers et d'industriels.

Je désire, en mon nom et au nom de tous mes compagnons de voyage, reconnaître ici publiquement le sympathique empressement que tous nos compatriotes des provinces de l'Ouest, ont mis à nous être agréable et à nous renseigner sur toutes les questions importantes qui pouvaient nous intéresser.

Partis le lundi 20 décembre, à six heures du soir, nous étions de retour à Montréal le jeudi suivant, sans avoir subi un seul instant de retard entre Winnipeg et Montréal, et après avoir fait, dans des conditions de confort parfait et de sécurité absolue, un des plus beaux voyages qu'il soit possible de faire dans n'importe quel pays du monde. J'aime à le répéter afin d'engager tous ceux de nos compatriotes qui n'ont jamais visité le Nord-Ouest, à le faire si cela leur est possible ; car comme je l'ai déjà dit, on revient de là bas avec une confiance absolue dans l'avenir du Canada et un regain de patriotisme qui cimente l'union qui nous est si nécessaire pour la prospérité matérielle et l'avenir politique de notre patrie commune.